
Entretien

entre l'Amiral Laurent Mérier et Eric Frécon au sujet de l'ouvrage « Moi, Osmane, pirate somalien »



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11419>

DOI : 10.4000/echogeo.11419

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

« Entretien », *EchoGéo* [En ligne], 10 | 2009, mis en ligne le 09 septembre 2009, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11419> ; DOI : 10.4000/echogeo.11419

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.



EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International

Entretien

entre l'Amiral Laurent Mérier et Eric Frécon au sujet de l'ouvrage « Moi, Osmane, pirate somalien »

1 Eric Frécon : Avant de se demander qui est Osmane, pirate somalien, qui est Laurent Mérier, écrivain breton ?

2 – Laurent Mérier : Je suis un marin. Un marin de l'État comme on dit chez les gens de mer. J'ai effectué toute ma carrière dans la Marine Nationale. J'ai navigué sur toutes les mers, pour toutes les missions à bord d'une vingtaine de navires: patrouilleur, escorteur, frégates... J'ai eu par la suite la chance de commander les forces navales de l'océan Indien, puis d'être préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, et de l'Atlantique.

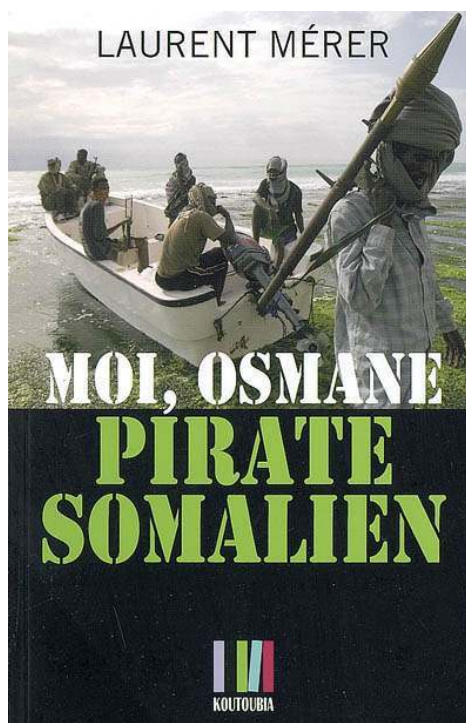
3 E.F. : Pour quoi un livre sur la piraterie ? Quel est d'ailleurs l'impact économique de la piraterie ?

4 – J'ai été confronté à la piraterie dans l'océan Indien et cette question qu'on croyait passée aux oubliettes de l'histoire est revenue dans l'actualité. Je crois qu'il est intéressant de se demander pourquoi un jeune du XXI^e siècle a la tentation de devenir pirate. Derrière les histoires de pirates, il y a des histoires d'hommes...

5 Je ne pense pas que la piraterie aujourd'hui ait un impact très important sur l'économie, mais elle est une atteinte à une liberté fondamentale, celle de circuler sur les mers.

6 Au-delà elle montre la grande fragilité du transport maritime, alors que nos économies sont fondées sur la facilité et la rapidité de ce mode de transport.

7 E.F. : Pourquoi un roman, accompagné d'un essai ?



- 8 – C'est mon éditeur qui me l'a suggéré. Le roman permet de traiter le sujet avec beaucoup de liberté, il permet à travers une histoire vivante d'intéresser un lecteur qui n'a pas forcément envie d'une leçon. Il agrmente le sujet d'ambiance, de couleur, il lui donne vie... L'essai est davantage didactique. C'est à la fois une information claire et précise sur le sujet, mais aussi une réflexion sur la façon de l'aborder. En l'occurrence, sur ce sujet qui est au cœur de l'actualité et qui va certainement y rester longtemps, la méthode permet de capter l'attention du lecteur, mais aussi de l'informer.
- 9 **« Osmane, pirate désœuvré... »**
E.F. : Qui est Osmane ? Quel est son parcours ?
- 10 – C'est un jeune somalien d'aujourd'hui, comme bien d'autres. Lui a eu la chance de naître dans une famille aisée, de faire des études, d'avoir un métier. C'est un privilégié, mais à cause de la guerre civile, il a tout perdu. Alors il fuit Mogadiscio, et dans sa déshérence à travers la Somalie en ruine – il a l'intention comme beaucoup d'autres de fuir par le nord pour gagner un autre pays, l'Europe, l'Amérique ? – il rencontre des humanitaires qui l'engagent à tenter de reconstruire son pays en devenant instituteur dans un village de la côte. Il relève le défi. Il partage alors la rude vie des pêcheurs. Avec eux il "sombre" dans la piraterie par un enchaînement dramatique.
- 11 E.F. : En quoi diffère-t-il – ou pas – des pirates des Caraïbes hier, de l'Insulinde aujourd'hui ?
- 12 – Il y a toujours un problème de pauvreté, ou plutôt de décalage entre la richesse qui passe sur la mer, à portée de main, et sa propre condition.
- 13 En cela le phénomène est assez proche de celui de l'Insulinde. Aux Caraïbes on est davantage sur des actes plus ou moins liés au trafic de drogue. Le contexte est différent.
- 14 E.F. : Quelle est sa profession : ennemi du genre humain, criminel, délinquant, voyou, pêcheur au chômage ?
- 15 – Il y a une montée en puissance dans le temps ! C'est d'abord une réaction de défense pour survivre, puis de fil en aiguille de la rapine avec pour cible des petits cargos qui passent à proximité des côtes. Et petit à petit, comme personne ne fait respecter la loi, qu'il n'y a plus de police et que par intérêt ou par lâcheté les armateurs paient les rançons demandées, on s'installe dans le racket, la prise d'otages, on tombe dans le crime...
- 16 E.F. : Le pillage des eaux somaliennes par les pêcheurs étrangers est-il la seule et principale cause du retour de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique ?
- 17 – Le pillage des zones de pêches est certainement le facteur déclenchant, c'est le début de l'engrenage, mais il y a tout un contexte. Ce pillage est la conséquence de l'absence de surveillance et de répression liée à la décomposition de l'État somalien, incapable d'assurer la police et de faire respecter le droit. On parle aussi de la vente illégale de licences de pêche à des étrangers par certaines autorités issues de la désintégration du pays. En tout état de cause, le problème, c'est la situation en Somalie, la guerre civile, l'éclatement des structures, la rivalité des clans.
- 18 On peut aussi évoquer d'autres phénomènes, comme je l'ai fait dans mon livre. On sait peu que le tsunami de décembre 2004 a largement touché les côtes somaliennes, détruit les villages de pêcheurs et leur matériel de pêche. On sait moins encore qu'à la suite de l'énorme vague qui a bouleversé les fonds, des quantités de déchets toxiques déversés illégalement depuis des années le long des côtes par des industriels peu scrupuleux se sont échouées sur les rivages, occasionnant des dégâts considérables sur les populations, avec des dizaines de morts. L'accélération du phénomène de la piraterie est tout juste postérieure à ces événements. De là à établir un lien... Je l'ai fait dans mon roman.

- 19 *Je note simplement que l'une des organisations de pirates se fait appeler « garde-côtes »!*
- 20 E.F. : Qui sont les chefs d'Osmane : chefs de gangs, chefs de villages, seigneurs de guerre, mafieux établis à l'étranger ?
- 21 *- Le chef d'Osmane, c'est Khaled, le leader des pêcheurs ; ça c'est le roman. Dans la réalité aujourd'hui, il y a plusieurs stades de développement, depuis la petite entreprise familiale, ou le petit investisseur - il faut environ 10 000 dollars pour « armer » à la piraterie - jusqu'aux grandes organisations de plusieurs centaines de personnes. On estime selon les divers témoignages que trois organisations importantes se partageraient le marché, sans compter les petites structures.*
- 22 E.F. : Qui sont ses collègues : des terroristes et/ou des contrebandiers et/ou des informateurs à l'étranger ?
- 23 *- Aujourd'hui sur la côte somalienne, on est dans une véritable industrie de la piraterie. Elle a remplacé la pêche et elle rapporte bien davantage. Le développement des villages en quelque mois, à peine deux ou trois années est étonnant : constructions en dur, pistes, 4X4, antennes paraboliques...*
- 24 *Autour du pirate lui-même, c'est à dire de celui qui monte à l'assaut, il y a toutes sortes de métiers d'accompagnement. Pour soutenir les « opérationnels », il faut la « logistique » : les gardes, les mécaniciens, les opérateurs radio ou téléphone, le service « traiteur » (il faut bien nourrir les otages...), tous les commerçants, les interprètes, les comptables. Véritablement toute une économie qui fait vivre la région.*
- 25 *Qui sont les commanditaires? Difficile de savoir. Dès qu'il y a de l'argent, beaucoup de gens sont intéressés, et certains sont plus malins que d'autres.*
- 26 *Pour le moment aucun lien n'a pu être établi avec des organisations terroristes. La piraterie semble demeurer une pure entreprise commerciale. Mais le terrorisme est toujours à la recherche d'argent...*
- 27 **« Osmane, pirate traqué... »**
- 28 E.F. : Ses adversaires ont-ils lu votre livre ? Quelle est la part du renseignement dans la lutte anti-pirate (cf. le récent kidnapping de deux agents français) et celle-ci est-elle adaptée au contexte social et géographique ?
- 29 *- Les opérations de piraterie sont très décentralisées, très éclatées, il est certainement compliqué de recueillir du renseignement à terre dans un pays en outre aussi difficile à vivre et dangereux que la Somalie actuelle.*
- 30 *Le renseignement opérationnel pour les opérations à la mer est obtenu grâce à la surveillance aéro-maritime de la zone par des forces qui agissent en coordination, des avions de patrouille maritime à long rayon d'action, des hélicoptères embarqués, des frégates. C'est le cas pour les unités européennes de l'opération Atalanta, pour les forces de l'Otan. Mais il y a aussi plusieurs nations présentes qui agissent individuellement : la Chine, la Russie, d'autres encore.*
- 31 *En Somalie, on reste apparemment dans une piraterie de passage. Les modes d'action qu'on observe montrent que les pirates attendent leur proie, souvent à partir des fameux « bateaux-mères » postés en attente, dans une région où il y a beaucoup de trafic. Le golfe d'Aden est un passage obligé pour la liaison Méditerranée-océan Indien par la mer Rouge, et pour descendre vers l'Afrique orientale, il faut longer la Somalie.*
- 32 E.F. : Quel est le bilan des opérations en mer, notamment européennes ? Y aura-t-il l'occasion d'écrire une suite au roman ?

- 33 – On constate que malgré la présence importante de forces aéronavales, dans les eaux somaliennes les actes de piraterie continuent! Alors est-ce efficace?
- 34 Il faut bien comprendre que les pirates agissent de façon fugitive et qu'il est extrêmement difficile de les surprendre. Avant l'action, ils ne sont pas pirates. Après l'action qui dure quelques minutes seulement, une fois les bateaux pris en otage, les opérations de reprises sont délicates car les forces navales qui les combattent agissent selon des règles de droit. On est dans un combat asymétrique.
- 35 Pour autant il faut continuer à mener cette lutte pour préserver la liberté de la navigation, ou tenter de la préserver. Si ces forces n'étaient pas présentes, les actes de piraterie seraient bien plus nombreux encore.
- 36 Une suite au roman ? A l'évidence la piraterie va rester longtemps dans l'actualité...
- 37 E.F. : En parallèle aux initiatives étatiques, l'action des compagnies de sécurité privées ainsi que l'offre de gadgets de la part des industriels sont-elles vraiment pertinentes, voire complémentaires (cf. l'offre de la Marine nationale auprès des thoniers) ?
- 38 – La lutte contre la piraterie à la mer commence d'abord sur les navires eux mêmes par l'application d'un certain nombre de règles élémentaires de sécurité, par une meilleure cohésion des équipages, par une veille nautique mieux assurée. Elle peut passer aussi par la mise en place de dispositifs simples destinés à compliquer la tâche des pirates. Ce ne sont pas forcément des gadgets. Des dispositifs acoustiques par exemple.
- 39 Quelques armements font appel à des compagnies privées de sécurité. Dans certains cas, en fonction de la nature de la cargaison, cela peut-être justifié. Mais il faut être extrêmement prudent. D'abord qui sont ces compagnies, qui les agréé, qui les contrôle? Quels sont les modes d'action, qui est responsable en cas d'incident. Ce sont des questions complexes.
- 40 Je crois pour ma part qu'il revient aux États d'assurer la sécurité de leurs ressortissants là où ils sont, et les marins sont des ressortissants comme les autres. C'est pour cela que les forces navales françaises sont présentes dans la région, et que la France a incité ses partenaires européens à faire de même.
- 41 E.F. : Les outils militaires, juridiques et scientifiques – en particulier en sciences sociales pour connaître l'environnement des pirates – sont-ils adaptés ?
- 42 – Ce n'est évidemment pas une guerre contre la Somalie qui est menée là-bas. Mais la situation qu'on rencontre est comparable à celles de bien d'autres théâtres d'aujourd'hui, où les opérations sont souvent des opérations de polices ou de maintien de la paix. Les armées modernes s'adaptent à ces situations nouvelles. Quant à la marine, elle a l'habitude, avec le volet civile de l'action de l'État en mer menée sous l'autorité des préfets maritimes, qui a toujours fait partie de ses missions.
- 43 E.F. : La piraterie maritime ne serait-elle pas une menace... terrestre, les racines du crime se trouvant essentiellement le long des côtes ?
- 44 – Bien sûr, c'est d'abord à terre que se trouve la solution. Le problème ce n'est pas la piraterie, c'est la Somalie! Ce n'est que lorsque la Somalie sera redevenue un Etat de droit, lorsque les populations auront retrouvé de quoi vivre que la piraterie disparaîtra. Cela signifie la fin de la guerre, le redressement de l'économie. C'est à quoi les grands Etats étrangers, les organisations internationales doivent s'attacher avec résolution. Ce sera long et ardu, mais il n'y a pas d'autre solution.
- 45 E.F. : Au final, la piraterie n'est-elle pas aussi inévitable que les voitures qui brûlent en banlieue ou les cambriolages ? A moins que les kidnappings fassent la – grosse ! – différence ?

- 46 – *Quand un jeune fait des bêtises ses parents le punissent, c'est la réponse spontanée dans toutes les sociétés. Quand il recommence, les parents recommencent.*
- 47 *Jusqu'au moment où sa mère s'interroge sur les raisons de ce comportement.*
- 48 *Voitures brûlées, casses, cambriolages, piraterie, ce sont les même problématiques à des stades différents de l'évolution des pays.*
- 49 *La réponse c'est toujours l'éducation, la formation qui demande la liberté, le droit, la justice, et un minimum de prospérité...*
-

BIBLIOGRAPHIE

Amiral Laurent Mérier, 2009. *Moi, Osmane, pirate somalien*. Paris : Koutoubia. 121 p.